

7

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

KVO § 1 Abs. 5; GüterkraftverkehrsG (GüKG) § 26;
HGB §§ 412, 413, 429 ff

- a) Bis zum Inkrafttreten des § 1 Abs. 5 KVO am 1. Oktober 1978 konnte der Spediteur, der nach den §§ 412, 413 HGB die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat, bei einer Beförderung des Gutes mit Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr seine Haftung nach der KVO gemäß § 26 GüKG weder ausschließen noch beschränken, gleichviel ob er die Beförderung selber ausführte oder durch Dritte ausführen ließ (Bestätigung der bisherigen Senatsrechtsprechung, zuletzt VersR 1979, 811).
- b) Seit dem Inkrafttreten des § 1 Abs. 5 KVO richtet sich die Haftung des Spediteurs, der Beförderungsleistungen mit eigenen Kraftfahrzeugen nicht erbringt, nicht mehr nach den Bestimmungen der KVO, sondern für einen Schadensfall vom November 1978 nach den §§ 429 ff HGB.

BGH, Urt. v. 4. Februar 1982 - I ZR 169/80 - OLG Frankfurt/Main
LG Frankfurt/Main

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 169/80

URTEIL

Verkündet am

4. Februar 1982

Schwarz

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der I [REDACTED] C [REDACTED] of N [REDACTED] A [REDACTED] P [REDACTED] (USA),
vertreten durch den Generalbevollmächtigten für die
Bundesrepublik Deutschland, Direktor Ernst S [REDACTED],
R [REDACTED]weg [REDACTED], F [REDACTED] [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Spedition P [REDACTED] GmbH & Co. KG, vertreten durch die
persönlich haftende Gesellschafterin, die P [REDACTED] GmbH,
diese vertreten durch ihre Geschäftsführer Henning H [REDACTED]
und Jürgen K [REDACTED], Industriegebiet N [REDACTED], H [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

7

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 4. Februar 1982
durch die Richter Alff, Dr. Merkel, Dr. Piper,
Dr. Erdmann und Dr. Teplitzky

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des 21. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts Frankfurt am Main vom 17. Septem-
ber 1980 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten der
Revision, an das Berufungsgericht zurück-
verwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Firma P. GmbH beauftragte am 6. November 1978
die Beklagte mit der Durchführung eines Transports photo-
graphischer Artikel im Gesamtgewicht von 300,9 kg von
F. nach H. Die Beklagte übergab das
Gut im Rahmen einer Sammelladung einer anderen Firma, die
es mit Lkw von F. nach H. beförderte.
Dort wurde die Sendung einer weiteren Firma ausgehändigt,
auf deren Betriebsgelände das Gut vor Auslieferung an den
Empfänger verbrannte.



Die P[REDACTED] GmbH, die für ihr Transportgut bei der Klägerin Versicherungsschutz genommen hatte, hat Ersatzansprüche, die ihr wegen des Verlusts des Gutes gegen die Beklagte vermeintlich zustehen, an die Klägerin abgetreten. Diese hat vorgetragen: Zwischen der P[REDACTED] GmbH und der Beklagten sei ein Frachtvertrag, kein Speditionsvertrag, zustande gekommen. Dieser Vertrag verpflichte die Beklagte gemäß § 29 KVO, den entstandenen Schaden in Höhe von 19.847,50 DM zu ersetzen. Aber auch wenn die Beklagte als Spediteur tätig geworden wäre, würde sie für den Verlust des Transportgutes nach Frachtrecht haften, da sie als Sammelladungsspediteur im Sinne des § 413 Abs. 2 HGB tätig geworden sei. Sie habe deshalb nach den zur Zeit der Beförderung geltenden gesetzlichen Bestimmungen ihre Haftung weder ausschließen noch beschränken können.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, 19.847,50 DM
nebst 5 % Zinsen seit dem 17. Juli 1979 an die
Klägerin zu zahlen.

Demgegenüber hat die Beklagte geltend gemacht:
Bei dem Auftrag der P[REDACTED] GmbH vom 6. November 1978 habe es sich - ebenso wie bei früheren Aufträgen dieser Auftraggeberin - um einen Speditionsauftrag gehandelt, der auch speditiionsmäßig abgewickelt und abgerechnet worden sei. Als Sammelladungsspediteur, der den Transport nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen ausgeführt habe, hafte die Beklagte gemäß § 1 Abs. 5 KVO nicht nach den Bestimmungen dieser Verordnung. Aber auch nach anderen Vorschriften hafte sie nicht, da sie insoweit nach den ADSp, die den Vertragsbeziehungen der Parteien zugrunde lägen, von einer Schadensersatzverpflichtung befreit sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil nicht davon ausgegangen werden könne, daß zwischen der P[REDACTED] GmbH und der Beklagten ein Frachtvertrag zustande gekommen sei, weil die Beklagte als Sammelladungsspediteur, der das Gut nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen befördert habe, nicht nach den Bestimmungen der KVO hafte und weil sie im übrigen ihre gesetzliche Haftung gemäß den ADSp wirksam abbedungen habe.

Die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die - zugelassene - Revision der Klägerin, mit der diese ihren Klageantrag weiterverfolgt. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht führt aus: Eine Schadensersatzverpflichtung der Beklagten bestehe nicht. Zwischen der P[REDACTED] GmbH und der Beklagten sei ein Speditionsvertrag, kein Frachtvertrag, zustande gekommen. Das ergebe sich daraus, daß die Beklagte, die in erster Linie Speditions-geschäfte betreibe, den ihr erteilten Auftrag nach Spediteur-Sammelgut-Tarifen abgerechnet habe. Auch habe die P[REDACTED] GmbH Versandpapiere verwendet, in denen sie darauf hingewiesen habe, daß sie SVS/RVS-Verbotkunde sei. Demgegenüber sei nicht von Bedeutung, daß die Versandpapiere als Frachtbrief und die beauftragte Firma, die Beklagte, als Transportunternehmen bezeichnet worden seien. Als Sammelladungsspediteur, als der die Beklagte im Hinblick auf die Versendung des Gutes im Rahmen einer Sammelladung danach anzusehen sei,

hafte sie zwar gem. § 413 Abs. 2 HGB wie ein Frachtführer. Die sich daraus ergebende Haftung sei aber abdingbar und gemäß § 52 ADSp auch abbedungen worden. Die Bestimmungen der KVO stünden dem nicht entgegen. Nach der Regelung des am 1. Oktober 1978 in Kraft getretenen § 1 Abs. 5 KVO, der auch für den Auftrag vom 6. November 1978 gelte, sei die Anwendung der KVO ausgeschlossen, weil die Beklagte das Gut nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördert habe. Aber auch die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) hinderten den Haftungsausschluß nach den ADSp nicht. Zwar habe zur Zeit der Erteilung und Ausführung des Auftrags vom 6. November 1978 noch das Verbot der Haftungsbeschränkung des § 26 GüKG a.F. gegolten, das die Rechtsprechung des BGH auch auf die Haftung des Sammelladungsspediteurs gemäß den §§ 413 Abs. 2, 429 ff HGB erstreckt habe. Inzwischen habe jedoch § 26 GüKG durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 9. Juli 1979 (BGBl I S. 960) eine Fassung erhalten, die es erlaube, die Haftung des Transportunternehmers durch Vertrag auszuschließen oder zu beschränken, sofern Beförderungsbedingungen - wie hier die KVO - keine Anwendung fänden. Das könne trotz der Tatsache, daß § 26 GüKG n.F. erst nach Auftragserteilung und -ausführung in Kraft getreten sei, bei der Beurteilung der Rechtsbeziehungen zwischen der P. GmbH und der Beklagten nicht außer Betracht gelassen werden. Die Ergänzung der KVO durch deren § 1 Abs. 5 und die Änderung des § 26 GüKG sprächen für den Willen des Verordnungs- und Gesetzgebers, nur denjenigen als Transportunternehmer im Sinne des GüKG zu behandeln, der tatsächlich Beförderungen im Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen ausführe, nicht jedoch den Sammelladungsspediteur, der das Transportgut einem anderen zur Beförderung überlasse. Da dem Auftraggeber etwaige gemäß § 52 ADSp abzutretende Ansprüche

nach den Bestimmungen für den Güterfernverkehr nicht verloren gingen, sondern lediglich das Entstehen des Spediteurs beschränkt werde, bestehe keine Veranlassung, die Bestimmung des § 26 GüKG für Verträge, die zwar vor seiner Neufassung, aber nach Ergänzung der KVO durch Einfügung des § 1 Abs. 5 geschlossen worden seien, ausdehnend auszulegen.

II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Gegenüber ihrer Inanspruchnahme auf Ersatz des ihr zur Beförderung übergebenen Gutes kann sich die Beklagte entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auf die Haftungsbeschränkung des Spediteurs nach § 52 ADSp nicht berufen.

1. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts ist zwischen der Auftraggeberin, der P. GmbH, und der Beklagten kein Frachtvertrag, sondern ein Speditionsvertrag zustande gekommen. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Die tatrichterliche Beurteilung insoweit läßt - entgegen dem Vorbringen der Revision - einen Verstoß gegen Erfahrungssätze oder sonstige revisible Regeln nicht erkennen.

2. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts und den von ihm in Bezug genommenen Beförderungspapieren haben die Auftraggeberin und die Beklagte die Beförderung und Auslieferung des Gutes an die in den Beförderungspapieren genannte Endempfängerin in H. vereinbart. Die Beklagte hat diesen Auftrag im Wege des Spediteursammelverkehrs ausgeführt. Sie hat somit nach § 413 Abs. 2 HGB ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers im Sinne der §§ 425 ff HGB mit der diesen treffenden Haftung nach den §§ 429 ff HGB (vgl. BGH NJW 1959, 1368 = VersR 1959, 503; BGH NJW 1972, 866; BGH VersR 1979, 811).

3. Von dieser Haftung hat sich die Beklagte entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts durch Vereinbarung der ADSp nicht freizuzeichnen vermocht. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist davon auszugehen, daß das der Beklagten zum Transport übergebene Gut mit Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr von F [REDACTED] nach H [REDACTED] befördert werden sollte und tatsächlich auch befördert worden ist. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in der Zeit bis zur Ergänzung der KVO durch Einfügung des § 1 Abs. 5 aufgrund der VO TSF Nr. 4/78 des Bundesministers für Verkehr vom 19. September 1978 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (BANz. 179/78) und bis zur Änderung des § 26 GüKG aufgrund des Art. 1 Nr. 9 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 9. Juli 1979 (BGBl I S. 960) konnte aber der Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB, also auch der Sammelladungsspediteur wie hier die Beklagte, bei einer Beförderung des Gutes mit Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr - gleichviel ob er die Beförderung selbst ausführte oder wie hier durch Dritte ausführen ließ - seine Haftung nach Gesetz oder Beförderungsbedingungen (KVO) weder ausschließen noch beschränken, weil er insoweit nicht nur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach dem HGB hatte, sondern auch die - gem. § 26 GüKG a.F. nicht abdingbaren - Rechte und Pflichten eines Unternehmers nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (BGHZ 38, 150 = NJW 1963, 106; BGH NJW 1972, 1003; BGH NJW 1972, 866; BGHZ 65, 340 = NJW 1976, 1029; BGH VersR 1978, 946; BGH NJW 1979, 2470 = VersR 1979, 445; BGH VersR 1979, 811). An dieser Rechtsprechung ist für die Zeit bis zum Inkrafttreten des § 1 Abs. 5 KVO bzw. des § 26 GüKG n.F. festzuhalten. Die Ausführungen der Revisionserwiderung geben zu einer abweichenden Beurteilung

keinen Anlaß. Zweck der Vorschriften der §§ 412, 413 HGB ist es, einen Spediteur, der sein eigentliches Arbeitsgebiet verläßt, also nicht nur Güterversendungen durch Frachtführer für Rechnung eines anderen im eigenen Namen besorgt (§ 407 Abs. 1 HGB), sondern wie im Streitfall einen Sammel-ladungs-Frachtvertrag für eigene Rechnung schließt, in seinen Rechten und Pflichten wie einen Frachtführer zu behandeln. Seine Rechtsstellung ist in diesen Fällen derjenigen eines Frachtführers so weit angenähert, daß kein Grund besteht, ihn anders zu behandeln als einen Unternehmer, der als Hauptfrachtführer die Beförderung des Gutes im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen übernimmt, aber mit der Durchführung des Transports einen Dritten beauftragt (BGHZ 65, 340, 343 = NJW 1976, 1029, 1030; BGH NJW 1979, 2470 = VersR 1979, 445, 446).

4. Dieser Rechtszustand hat allerdings durch die am 1. Oktober 1978 in Kraft getretene VO TSF Nr. 4/78 vom 19. September 1978 insoweit eine Änderung erfahren, als die Vorschriften der KVO über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag für den Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nunmehr nur noch dann gelten, wenn und soweit der Spediteur das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördert. Hat er, wie im Streitfall, einen Dritten mit dem Transport des Gutes beauftragt, haftet er nicht mehr nach den §§ 6, 29 ff KVO (§ 1 Abs. 5 KVO).

Die Rechtswirksamkeit der VO TSF Nr. 4/78, durch die § 1 Abs. 5 neu in die KVO eingefügt worden ist und die ihre Ermächtigungsgrundlage in den Vorschriften des § 20 a Abs. 5 und Abs. 6 GüKG findet, hat das Berufungsgericht mit Recht nicht in Zweifel gezogen. § 1 Abs. 5 KVO bestimmt

lediglich, inwieweit die Vorschriften dieser Verordnung auf die Haftung der Spediteure in den Fällen der §§ 412, 413 HGB Anwendung finden. Eine solche Regelung steht - entgegen der Ansicht des Hanseatischen OLG Hamburg (VersR 1980, 1123) - mit den Vorschriften des GüKG nicht in Widerspruch. Dieses regelt in § 26 (a.F./n.F.) allein die Frage der vertraglichen Abdingbarkeit der Haftung der Transportunternehmer, aber nicht die Voraussetzungen und die Ausgestaltung dieser Haftung. Insoweit gelten nach Maßgabe des § 26 GüKG allein die Vorschriften der §§ 429 ff HGB und die - der Bestimmung des Verordnungsgebers unterliegenden - tariflichen Regelungen, zu denen auch die hier in Rede stehende Bestimmung des § 1 Abs. 5 KVO gehört. Ein Eingriff des Verordnungsgebers in den Regelungsbereich des § 26 GüKG (a.F.) ist danach nicht gegeben, wenn - wie in § 1 Abs. 5 KVO - lediglich die Haftung der Spediteure, je nach dem, ob sie Beförderungsleistungen mit eigenen Kraftfahrzeugen selber erbringen oder nicht, unterschiedlich geregelt wird.

Ohne Erfolg beruft sich die Revision des weiteren darauf, daß die Regelung in § 1 Abs. 5 KVO der Bestimmung in § 20 Abs. 1 GüKG zuwiderlaufe, nach der die Tarife, also auch die KVO, alle zur Bestimmung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben und alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Beförderungsbedingungen enthalten müßten, was aber im Hinblick darauf, daß durch § 1 Abs. 5 KVO der Anwendungsbereich dieser Verordnung eingeschränkt werde, nicht mehr der Fall sei. Richtig ist zwar, daß die KVO, wie erwähnt, nach ihrem § 1 Abs. 5 auf die Haftung des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB keine Anwendung mehr findet, wenn der Spediteur nicht selbst Beförderungs-

leistungen mit eigenen Kraftfahrzeugen erbringt. Indessen kann daraus nicht hergeleitet werden, daß die VO TSF Nr. 4/78 vom 19. September 1978 und damit § 1 Abs. 5 KVO zu der Regelung in § 20 Abs. 1 GüKG in Widerspruch stehe und deshalb gesetzwidrig sei. Bei ihrem gegenteiligen Standpunkt berücksichtigt die Revision nicht hinreichend, daß das Vollständigkeitsgebot des § 20 Abs. 1 GüKG nur im Rahmen des jeweiligen Anwendungsbereichs der Tarife gilt und gelten kann, also nur so weit reicht, wie die Tarife Entgelte und Beförderungsbedingungen regeln und regeln wollen. Eine umfassende, Beförderungsentgelte und -bedingungen in jedem einzelnen Tarif erschöpfend regelnde Tarifsetzung verlangt § 20 Abs. 1 GüKG nicht. Dem Verordnungsgeber stand es danach frei, den persönlichen Geltungsbereich der Haftungsbestimmungen der KVO entsprechend den Bestimmungen der VO TSF Nr. 4/78 neu zu bestimmen und die Regelung der Haftung der Spediteure, die nach §§ 412, 413 HGB die Rechte und Pflichten eines Frachtführers haben und nicht das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördern, dem Gesetz zu überlassen.

Aber auch soweit die Revision unter Berufung auf die Ausführungen von Heuer in VersR 1980, 63 geltend macht, daß die VO TSF Nr. 4/78 gegen das Gleichbehandlungsgebot des § 22 GüKG verstoße, weil sie den Spediteur-Frachtführer der §§ 412, 413 HGB ungleich dem Nur-Frachtführer behandle, obwohl die Tarife hinsichtlich der Beförderungsleistung auch für den Speditionsvertrag zwischen Spediteur und Auftraggeber gälten, kann sie damit keinen Erfolg haben. Die Gleichbehandlung von Transportunternehmer und Spediteur, auch soweit dieser nicht Transportunternehmer ist, hat die VO TSF Nr. 4/78 hinsichtlich der Beförderungsleistung, auf die es in diesem Zusammenhang allein ankommt, nicht die Frage gestellt.

§ 1 Abs. 5 KVO betrifft nicht Beförderungsleistungen, sondern die Haftung des Spediteurs, der nach den §§ 412, 413 HGB die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat. Diese Haftung in der Weise zu regeln, daß die Vorschriften der KVO keine Anwendung mehr finden, soweit die Spediteure in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr Beförderungsleistungen erbringen, war der Verordnungsgeber unter Berücksichtigung der Vorschriften des § 22 GüKG nicht gehindert. Auch die Neufassung des § 26 GüKG geht davon aus.

5. Gilt die KVO hinsichtlich der Haftung des Spediteurs aus dem Beförderungsvertrag in den Fällen der §§ 412, 413 HGB danach nur dann, wenn der Spediteur das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördert, regelt sich seine Haftung im übrigen - soweit er wie hier die Beklagte mit der Beförderung einen Dritten beauftragt - nach den Vorschriften der §§ 429 ff HGB. In die für diese Fälle maßgebende Haftung des Spediteurs hat die VO TSF Nr. 4/78 nicht eingegriffen. Sie hat lediglich die Haftung des Spediteurs nach der KVO unter bestimmten Voraussetzungen beseitigt. Ein Ausschluß der gesetzlichen Haftung liegt darin nicht.

Die Haftung der Beklagten nach den Vorschriften der §§ 429 ff HGB, auf die es danach ankommt, war - wie bereits ausgeführt - unabdingbar (§ 26 GüKG a.F.). Auf die Neufassung des § 26 GüKG durch Art. 1 Nr. 9 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 9. Juli 1979 (BGBl I S. 960) kann sich die Beklagte demgegenüber nicht berufen. Zwar stellt sich im Hinblick auf die Neufassung des § 26 GüKG die Frage, ob der Spediteur nunmehr in den Fällen der §§ 412, 413 HGB Haftungsvereinbarungen mit den Kunden wirksam treffen kann, soweit er bei der Beförderung des Transportgutes nicht

eigene Kraftfahrzeuge im Güterfernverkehr einsetzt (vgl. die Beschlußempfehlung und den Bericht des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes BT-Drucks. 8/2605 S. 12). Indessen bedarf es vorliegend einer Entscheidung insoweit nicht, weil § 26 GüKG n.F. erst am 10. Juli 1979 in Kraft getreten ist (vgl. Art. 3 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes) und daher auf den bereits im November 1978 erteilten und abgewickelten Auftrag der Firma P. [REDACTED] GmbH keine Anwendung findet.

Demgegenüber meint zwar das Berufungsgericht, daß die Haftungsbeschränkung aus § 52 ADSp durchgreife, weil "im Lichte der Änderung des § 1 KVO und der inzwischen geschehenen späteren Änderung des § 26 GüKG" der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Unabdingbarkeit der Haftung des Spediteurs in den Fällen der §§ 412, 413 HGB bei Beförderung des Gutes im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht länger gefolgt werden könne. Die Änderung dieser Vorschriften zeige den Willen des Verordnungs- und Gesetzgebers, als Unternehmer des Güterkraftverkehrs nur denjenigen einzustufen, der tatsächlich selber Transporte durchführe, nicht jedoch den Sammelladungsspediteur, der das Transportgut einem anderen überlasse.

Diesen Erwägungen kann nicht gefolgt werden. Wie der Bundesgerichtshof in ständiger Rechtsprechung entschieden hat, widersprach es der Regelung des § 26 GüKG a.F., Haftungsbeschränkungen zu Lasten des Kunden zu vereinbaren. Wenn das Berufungsgericht gleichwohl die Bestimmungen des § 52 ADSp mit Rücksicht auf die Neuregelung des § 26 GüKG für wirksam erachtet hat, so hat es damit im Ergebnis den Zeitpunkt des

Inkrafttretens der Neuregelung unzulässigerweise, nämlich entgegen der Bestimmung in Art. 3 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, der als Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes den 10. Juli 1979 vorsieht, auf November 1978 vorverlegt. Die Bedeutung des § 26 GüKG a.F. hat aber bis zu seinem Außerkrafttreten aufgrund der Neuregelung in Art. 1 Nr. 9 des erwähnten Gesetzes keine Änderung erfahren.

III. Auf die Revision der Klägerin war das angefochtene Urteil danach aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird nunmehr die an die Klägerin abgetretenen Ersatzansprüche der P. GmbH für den Verlust des Transportguts anhand der §§ 429 ff HGB zu prüfen haben. Eine Entscheidung dieser Frage in der Revisionsinstanz kam nicht in Betracht, da die Voraussetzungen der §§ 429 ff HGB für eine Haftung der Beklagten sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach weder von den Parteien noch von den Vorinstanzen erörtert worden sind und deshalb auch nicht ohne weiteres als unstreitig angesehen werden können.

Alff

Merkel

Piper

Erdmann

Teplitzky